

平成 22 年度税制改正（租税特別措置）要望事項（**新設**・拡充・延長）

（国土交通省）

制 度 名	スーパー中樞港湾において外貿埠頭公社から指定会社等（民営化会社）が取得する外貿埠頭業務用不動産の所有権の移転登記に係る登録免許税の特例措置の創設	
税 目	登録免許税	
要 望 の 内 容	<p>外貿埠頭公社の民営化（株式会社化）を円滑に進めるため、以下の措置を講ずること。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 指定会社等が外貿埠頭公社からの出資により取得した外貿埠頭業務用不動産の所有権の移転登記に係る登録免許税の税率について、 <p>平成 22 年 4 月 1 日から平成 25 年 3 月 31 日まで 15 / 1000 とする。</p> <p>関係条文 ー</p>	
	減収見込額 （平年度）	: ▲275 百万円 （ー）

新
設
・
拡
充
又
は
延
長
を
必
要
と
す
る
理
由

(1) 政策目的

アジア諸国において、大規模高規格のコンテナターミナルが整備され国際ハブ港湾機能が強化されているなか、スーパー中樞港湾の国際競争力を維持強化することにより、低廉かつ効率的な国際物流を確保し、わが国産業経済の国際競争力を確保する。

(2) 施策の必要性

指定会社等及び民営化（株式会社化）が見込まれる外貿埠頭公社の整備するコンテナターミナルは、5大港のコンテナ貨物取扱量の約7割を占めるとともに、その取り扱う貨物は全国にわたっており、わが国の産業活動や国民生活を支える極めて公共性及び公益性の高い施設であるが、近隣アジア諸港との間の国際競争が激しさを増す中で、港湾コストの上昇を極力避ける必要があり、管理運営の効率化によるコストの削減や、サービスの向上が強く求められているところである。外貿埠頭公社の民営化は、管理運営の効率化によるコストの削減やサービスの向上のために必要であるが、民営化に際しては、実質的には不動産の所有権移転等は全く発生しないにも関わらず、多額の税負担が生じ、指定会社のコンテナ埠頭のコスト競争力に影響。外貿埠頭公社の民営化を促進し、物流コストの抑制をはかり、かつ、大水深の国際コンテナターミナルの整備を促進することにより、わが国産業経済の国際競争力を確保していくためには、本税制が必要不可欠である。

(3) 要望の措置の妥当性

① 租税特別措置等の背景にある政策に今日的な「合理性」が認められるか

熾烈な国際港湾間競争の中、近年、相対的地位が低下し、アジア主要港のフィーダー港化が進む我が国主要港が、平成16年度からの国のスーパー中樞港湾政策によって、港湾コスト削減等によりアジア主要港に遜色ないコンテナ船の寄港環境を整備することで、基幹航路を維持し、フィーダー港化による物流コスト・輸送時間の増加等を防ぐことは、我が国産業経済の国際競争力の強化や国民生活全体を支えるために必要不可欠。

指定会社は、「特定外貿埠頭の管理運営に関する法律」により、外貿埠頭公社（東京港、横浜港、大阪港、神戸港）が民営化（株式会社化）され、その業務を承継する者として、国土交通大臣より指定がなされるものである。東京港においてはすでに民営化がなされているが、当該会社が保有管理する外貿コンテナ埠頭は、東京港におけるコンテナ貨物の大半を取扱うものであり、我が国産業経済活動や国民生活全体を支える公益性、公共性の極めて高い施設である。

外貿埠頭公社の民営化は、管理運営の効率化によるコストの削減やサービスの向上のために必要であるが、民営化に際して、不動産の所有権移転等は実質的には発生しないものの、多額の税負担が生じ、指定会社のコンテナ埠頭のコスト競争力に影響しうる。本税制特例を通じて、このような税負担の軽減を図ることにより、外貿埠頭公社の民営化を促進し、埠頭貸付料のさらなる低廉化をはかることは、スーパー中樞港湾政策においても極めて重要。

② 税特別措置等の政策実現に向けた手段としての「有効性」が認められるか。

指定会社等の埠頭貸付料は、建設した埠頭の減価償却費を算定の基礎として、当該埠頭を登記する際の経費等を加えた金額をもとに算定している。したがって、指定会社等としては税負担額を、船社等の貸付料へ転嫁せざるを得ない。また民営化の際には、不動産の所有権移転は実質的には発生しないが、多額の税負担が生じることとなる。このような税負担の軽減を図り、外貿埠頭公社の株式会社化を促進することで、我が国産業経済の国際競争力の強化を図り国民生活を支えるためには、本税制特例措置が有効。

③ 税特別措置等に補助金等他の政策手段と比して「相当性」が認められるか。

民営化の際には、不動産の所有権移転が実質的には発生しないことに鑑み、登録免許税の特例措置を設けることにより、民営化による負担増を直接的に軽減することが可能となり、政策達成のために効率的で相当な手段である。

今 回 の 要 望 に 関 連 す る 事 項	政策評価体系における位置付け	<ul style="list-style-type: none"> ・ 127 スーパー中樞港湾における港湾コスト低減率 平成14年度比約3割低減（H22年度）及びリードタイム1日程度（H22年度） ・ 129 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 H19年度比▲5%（H24年度）
	政策の達成目標	スーパー中樞港湾である5大港（東京港、横浜港、名古屋港、大阪港、神戸港）において、ハード・ソフト一体となった施策の推進による外貿コンテナ埠頭の管理運営の効率化を確立し、港湾コストの3割削減及びリードタイムの1日程度への短縮を図るとともに国際海上コンテナ貨物等輸送コストの低減を図る。
	租税特別措置の適用又は延長期間	平成25年3月31日まで
	同上の期間中の達成目標	スーパー中樞港湾である5大港において、ハード・ソフト一体となった施策の推進による外貿コンテナ埠頭の管理運営の一層の効率化を進めること等により、港湾コストの3割削減及びリードタイムの1日程度への短縮を図るとともに、国際海上コンテナ貨物等輸送コストの低減を図る。
	当該要望項目以外の税制上の支援措置	<p>（地方税）</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 指定会社等が外貿埠頭公社から取得する一定規模以上のコンテナ埠頭に係る固定資産税・都市計画税の特例（民営化後10年間） <ol style="list-style-type: none"> ① 旧公団から公社が承継したコンテナ埠頭：課税標準3/5 ② 公社が取得したコンテナ埠頭（①を除く）：課税標準1/2 2. 指定会社等が外貿埠頭公社から出資により取得した不動産に係る不動産取得税の特例：非課税
	予算上の措置等の要求内容及び金額	<ul style="list-style-type: none"> ・ 岸壁・泊地等の公共整備に対する重点投資（次世代高規格コンテナターミナルの形成）：平成22年度概算要求 57588百万円 ・ スーパー中樞港湾を核としたコンテナ物流の総合的集中改革プログラム：平成22年度概算要求 1848百万円 ・ メガオペレーター、指定会社等による荷さばき施設等の取得に対する無利子貸付：平成22年度概算要求 1678百万円 ・ メガオペレーター、指定会社等への港湾機能の高度化を図る施設整備に対する補助：平成22年度概算要求 220百万円 ・ 指定会社に対する償還金の平準化
上記の予算上の措置等と要望項目との関係	上記の予算措置は、港湾コスト削減による国際競争力強化を図るため、民営化後の指定会社等の事業に対して講ずる措置、又はスーパー中樞港湾への集荷促進等の措置である。一方、本税制要望は、外貿埠頭公社の民営化を推進・誘導するための特例措置である。したがって、それぞれの措置は補完関係にあり、政策の目標を達成するためには両者を講ずることは必要不可欠。	
効果に 関連 する 事項	政策の達成状況	平成20年4月1日に、東京港埠頭株式会社が指定会社化。
	租税特別措置の適用実績	東京港埠頭株式会社設立の際、31百万円の適用を受けている（平成20年度）。
	租税特別措置による政策の達成目標の実現状況等	<p>127（平成18年度実績）：</p> <p>港湾コスト13%低減（対平成14年度比）、 リードタイム約2.1日（平日では1.1日）（従前3～4日）</p> <p>129：平成20年度末段階で、平成19年度に比べて0.5%のコスト低減率となっている。</p>
	前回要望時の達成目標	スーパー中樞港湾である5大港において、ハード・ソフト一体となった施策の推進による外貿コンテナ埠頭の管理運営の一層の効率化を進めること等により、港湾コストの3割削減及びリードタイムの1日程度への短縮を図るとともに、国際海上コンテナ貨物等輸送コストの低減を図る。

	前回要望時からの達成度及び目標に達していない場合の理由	—————
	これまでの要望経緯	平成18年度に創設（平成20年度までの3年間） 8／1000（平成18年4月1日～平成20年3月31日） 15／1000（平成20年4月1日～平成21年3月31日）